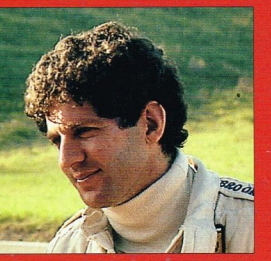
EL MITO

1

Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

Ferrari F550 Maranello:
la superdeportiva de 320 Km por hora



Jody Scheckter:
el hombre del
Mundial 1979

Modelismo:
todo sobre la GTO

310 B: el secreto de la
última Ferrari de Schumacher

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 1

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaria de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Folletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.

Diseño: Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito de Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 482-0655 y 482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Balgorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en agosto de 1998

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 1 950-49-0030-8

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Anselmo L. Morvillo

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

LAS FERRARI DE COMPETICION

LAS MONOPLAZA F1

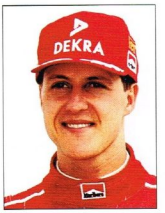
F310B, La revancha del Cavallino

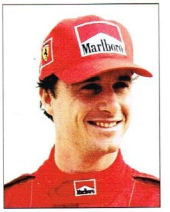
1997: nace la evolución de la F310 de 1996, más confiable y manejable. Es también el segundo auto con motor de 10 cilindros en la historia de la casa de Maranello. Dispone de casi 750 caballos (HP o CV) y su aerodinámica la favorece en los trazados rápidos como Monza.

Michael Schumacher al comando de la F310B número 5, al comienzo del Mundial 1997.

La F310B fue la segunda monoplaza Ferrari de la "era Schumacher". Luego de haber contratado al hombre considerado por todos el mejor piloto de la Fórmula 1 de la década del 90, el heredero directo de Prost y Senna, con la colaboración del irlandés Eddie Irvine en el equipo del 96 y 97, la Sección Carreras de Fiorano asumió la tarea de ponerle a disposición un vehículo apto para conquistar su tercer título de campeón mundial.

Al igual que la anterior F310, la Ferrari F1 del 97 fue proyectada bajo la supervisión de John Barnard, responsable del FDD, una sección separada de la Ferrari con sede en Shalford, Inglaterra, y que actualmente se transformó en un estudio privado del proyectista, ya liberado de la relación de dependencia con Maranello. Por voluntad expresa, la F310B fue un monoposto convencional, sin innovaciones técnicas extremas que hubieran podido comprometer su confiabilidad.





Michael Schumacher, dos veces campeón del mundo.

El irlandés Eddie Irvine cumplió en 1997 su segunda temporada en Ferrari.

EL PRIMER OBJETIVO: RECUPERAR LA CONFIABILIDAD

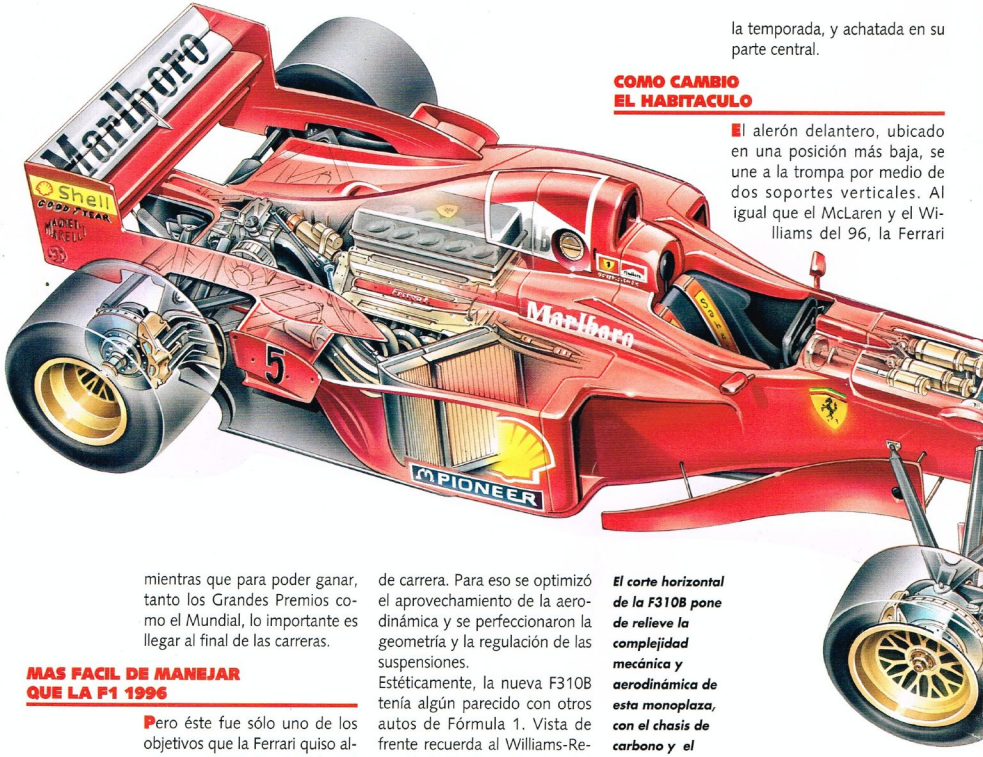
De hecho, uno de los puntos débiles de la F310 había sido la gran cantidad de abandonos,

FICHA TECNICA

Motor:	Central y longitudinal, 10 cilindros en V de 75 grados, diámetro por carrera 92x45,1 mm (milímetros), cilindrada 2998,1 centímetros cúbicos, compresión 13:1
Distribución:	doble árbol de levas por bancada, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica digital Weber Marelli
Potencia oficiosa:	750 HP (o CV) a 16.900 rotaciones por minuto
Cuerpo vehículo:	monoposto con chasis de kevlar de celdas hexagonales (nido de abeja) con fibras de carbono
Transmisión:	tracción posterior, cambio transversal de 7 marchas + MA, comando semiautomático con control electrónico, diferencial autobloqueante
Suspensión:	independiente en las cuatro ruedas, con resortes de torsión y barras estabilizadoras anteriores y posteriores
Neumáticos:	de 13 pulgadas, Goodyear
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos ventilados de carbono
Dimensiones:	4,358/1,995/0,97 m
Ejes:	delantero 1,69 y trasero 1,605
Capacidad del tanque:	145 litros
Peso:	600 kilos con piloto a bordo

MONZA: EL SAFARI DE LA VELOCIDAD

Con sus largas rectas y un promedio de vuelta que roza los 250 km/h, el circuito de Monza representa el típico trazado que obliga a buscar la máxima velocidad de los autos. En algún sector, los monopostos superan ampliamente los 320 km/h, y para lograr esta velocidad, es necesario disminuir al mínimo la carga aerodinámica de los alerones. Las alas, tanto la anterior como la posterior, se regulan de manera que ofrecen la menor resistencia posible al avance del auto, algo parecido a lo que ocurre en Hochenheim y otras pistas rápidas del Mundial. Una menor carga aerodinámica, por otra parte, vuelve el auto menos estable en curva, en especial en los curvones rápidos como la "Parabólica" o la variante Ascari de Monza. Entonces, hay que encontrar un equilibrio entre el deseo de velocidad en las rectas y la necesidad de adherencia en las curvas.



El corte horizontal de la F310B pone de relieve la complejidad mecánica y aerodinámica de esta monoplaza, con el chasis de carbono y el motor de 10 cilindros.

mientras que para poder ganar, tanto los Grandes Premios como el Mundial, lo importante es llegar al final de las carreras.

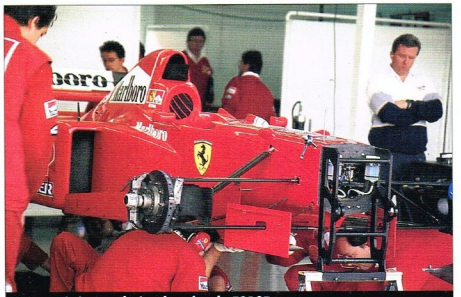
MAS FACIL DE MANEJAR QUE LA F1 1996

Pero éste fue sólo uno de los objetivos que la Ferrari quiso alcanzar en 1997. También buscó lograr que la F310B fuese más fácil de manejar que el auto anterior en todas las condiciones de carrera. Para eso se optimizó el aprovechamiento de la aerodinámica y se perfeccionaron la geometría y la regulación de las suspensiones.

Estéticamente, la nueva F310B tenía algún parecido con otros autos de Fórmula 1. Vista de frente recuerda al Williams-Renault FW018 campeón del mundo 1996. La trompa está levantada, como había sido en la F310 de la segunda mitad de la temporada, y achatada en su parte central.

COMO CAMBIO EL HABITACULO

El alerón delantero, ubicado en una posición más baja, se une a la trompa por medio de dos soportes verticales. Al igual que el McLaren y el Williams del 96, la Ferrari



Los mecánicos trabajando sobre la F310B.

LA ESCUDERIA SE VUELVE MARLBORO

El principal sponsor del equipo Ferrari en 1997 fue la Marlboro, que abandonó el tradicional apoyo a McLaren para concentrarse con la Ferrari. Su importancia es hoy mayor a la de cualquier otro sponsor de la historia del Cavallino. Y no sólo por el pequeño cambio cromático en el rojo del monoposto, ahora más brillante, que se debió a razones de imagen televisiva. La relevante presencia de Marlboro es evidente sobre los monopostos y sobre el camión del equipo, que inclusive ahora se llama "Escudería Ferrari Marlboro". En los buzos de Schumacher e Irvine hay mucho más blanco que antes.

Eddie Irvine bloqueando una rueda de la F310B en frenada.

consideró en una primera fase de desarrollo (y cumpliendo con las nuevas restricciones impuestas por los reglamentos) la adopción de los brazos de las suspensiones con forma aerodinámica, para reducir la resistencia al avance del monoposto.

Grandes novedades se introdujeron en el habitáculo, que quedó muy diferente con respecto a la F310. Los tabiques de protección al piloto, obligatorios por reglamentos y colocados en ambos lados del casco, fueron rebajados, para obtener una mejor penetración aerodinámica del auto. En su puesto de manejo los pilotos se sientan en forma más horizontal, casi acostados, alrededor de 5 centímetros más abajo, para mejorar el flujo del aire hacia la toma del motor, ubicada justo encima del casco. El motor mejora su rendimiento con la mayor presión creada por el aire que entra por la toma superior.

UNA TOMA DE AIRE MUY IMPORTANTE

En este sentido, no fue casualidad que en la temporada 1996

SCHUMACHER: «UNA FERRARI MUCHO MAS FACIL»

"Con respecto al auto del año anterior, la F310B demostró en seguida ser mucho más fácil de conducir. Más controlable en el límite: la nueva Ferrari Fórmula 1 volvió más fácil nuestro trabajo de pilotos. Este era uno de los objetivos al que apuntábamos en la fase de proyecto del auto. Al debut, la F310B mostraba aún alguna carencia de tipo aerodinámico, lo que nos obligó a utilizar alerones con mayor incidencia que los autos adversarios. De cualquier manera, el desarrollo de la F310B fue dirigido también al motor V 10, que necesitaba un aumento de la potencia que no afectara la confiabilidad. A lo largo de la temporada, también fue importante el trabajo realizado sobre el diferencial, para permitir al auto descargar sobre el suelo toda la potencia del motor".

Michael Schumacher

TREINTA MILLONES DE DOLARES PARA SCHUMACHER

Equipo que gana no se cambia. Tanto Schumacher como Irvine quedaron al comando de las monoplazas Ferrari en el 97. Existian pocas dudas respecto de Michael Schumacher, estrella de la Fórmula 1 contemporánea, por quien la Ferrari realizó un esfuerzo económico suplementario. Schumacher renovó el contrato hasta el final del 99, garantizando una importante continuidad al equipo italiano, que a su vez no dudó en invertir. De hecho, Schumacher firmó un contrato de 30 millones de dólares por año, más las ganancias provenientes de los numerosos sponsors. A Eddie Irvine, que tuvo una temporada frustrante también por culpa de la poca confiabilidad del auto, se le dio la posibilidad de demostrar su valor con un monoposto más competitivo y resistente que la F310 de 1996. Su objetivo, no logrado, fue conquistar la primera victoria en un Gran Premio.

Schumacher, Montezemolo, Todt e Irvine en la presentación del nuevo modelo.

tanto Schumacher como Irvine inclinaban la cabeza en las rectas, para mejorar la entrada de aire hacia el motor. En la F310B, siempre por el mismo motivo, el apoyacabeza fue alargado, con la finalidad de poder alejar ulteriormente la cabeza de los pilotos de la toma de aire.

EL ALERON POSTERIOR Y LAS ALETAS LATERALES

Entre las suspensiones anteriores y las tomas de aire laterales, se decidió la colocación de unos desviadores de flujo, elementos hoy por hoy imprescindibles, que pueden ser fácilmente regulados en función de las varias necesidades y del tipo de circuito en el que se tiene que competir.

En su parte central, en especial por la forma de las tomas de aire, la F310B se asemeja mucho a la última generación de los Benetton. Desaparecieron las tomas de aire separadas del cuerpo del auto que caracterizaban la F310 (y la anterior F92). Las aberturas en los laterales se volvieron angostas y altas, y los radiadores se encuentran ubicados en el interior de los pontones, inclinados hacia adelante. Debajo del auto puede notarse un desviador de flujo más grande que lo acostumbrado.

La parte posterior de la F310B demuestra el extremo cuidado que pusieron los proyectistas en los detalles aerodinámicos. La parte superior de los pontones se empalma perfectamente con el capot del motor. El alerón posterior está sostenido también por dos aletas laterales, que se prolongan verticalmente hasta los pontones. Además, la línea posterior del auto se cierra alrededor del grupo de transmisión.

APENAS 3 MILIMETROS MAS LARGA QUE EL MODELO 96

Quedaron, si bien en posición más baja por razones reglamentarias, las pequeñas alas colocadas delante de las ruedas posteriores, que tienen la función de recuperar parte de la carga aerodinámica que se perdió por todas las restricciones reglamentarias —en materia de dimensión de alas— impuestas en los últimos años. En total, a pesar del alargamiento

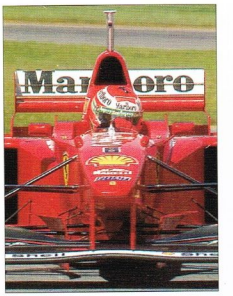
La Ferrari F310B de Eddie Irvine en acción en el Gran Premio de Brasil 1997.

NACIDA EN TIEMPO RECORD

John Barnard y su equipo tuvieron una orden perentoria: terminar lo más pronto posible el proyecto de la F310B, para permitir el comienzo de las pruebas con márgenes de tiempo razonables con respecto al inicio del Mundial. En 1996, la F310 fue presentada el 15 de febrero, y el Campeonato arrancó el 9 de marzo en Australia. No hubo tiempo para verificar la bondad de ciertas soluciones técnicas, la confiabilidad del auto y, sobre todo, no hubo tiempo para corregir los defectos (por ejemplo, la caja de cambio construida en kevlar). En los últimos ocho años, sólo la F93 de 1993 fue presentada con mayor anticipación al inicio del Mundial (el 23 de diciembre, con vistas al 14 de marzo).

DESAPARECE EL MITICO NUMERO 27 DE VILLENEUVE

Desde 1996 cambió el sistema de numeración de los autos de Fórmula 1, ya que ahora se respeta la posición conseguida por los equipos en la clasificación del Campeonato de Constructores del año anterior. Lógicamente, el número 1 va al último campeón del mundo, que en 1997 fue Damon Hill. La Williams, que reemplazó a Hill con Frentzen, lució los números 3 y 4. A la Ferrari, segunda en el campeonato de constructores, fueron el 5 y el 6. Desapareció así la tradición de los números 27 y 28 de la Ferrari, heredados de la Williams que ganó el Mundial con Jones en 1980. El equipo inglés intercambió los números de carrera con la Ferrari que, gracias al Mundial ganado por Scheckter, en 1980 había usado los números 1 y 2. Desde 1981, con excepción de los años en los que fueron contratados los campeones del mundo (Prost y Schumacher), la Ferrari siempre corrió con el 27 (estrictamente vinculado en la memoria de los aficionados con Gilles Villeneuve) y con el 28.



de 3,5 centímetros de la distancia entre ejes, la Ferrari de Fórmula 1 modelo 97 es apenas tres milímetros más larga que la anterior de 1996. Las dimensiones de los ejes y la altura quedaron sin variaciones.

El motor de 10 cilindros de la F310B tuvo la sigla 046/2 en la primera versión montada en el monoposto. El propulsor mantuvo el mismo block del final de 1996, con algunas modificaciones en el árbol motor, en las bielas y en la tapa de cilindros, modificaciones que permitieron incrementar el régimen de rotación en casi 400 vueltas por minuto.

Irvine en el Gran Premio de Brasil 1997 (abajo) y Michael Schumacher en la misma prueba (a la derecha).

LA POTENCIA MAXIMA SE OBTIENE A 16.900 VUELTAS POR MINUTO

Según estimaciones confiables, el 10 cilindros de la F310B pudo llegar a una potencia máxima de casi 750 caballos a 16.900 vueltas por minuto. Estos valores se mantuvieron hasta las evoluciones posteriores, que se centraron en especial sobre la tapa de cilindros, siempre en la búsqueda de regímenes de rotación más elevados. Con esta finalidad, los motoristas de Fiorano trabajaron para reducir al mínimo los rozamientos internos del propulsor. Desde este punto de vista, fue también muy importante la estrecha colaboración con los proveedores de lubricantes. A partir de 1998 llegaron ulteriores modificaciones, que incluyeron el ángulo entre las bancadas. Este último era anteriormente de 75 grados, pero debió ser ampliado para bajar el baricentro del vehículo, transfiriendo parte del peso del motor más abajo. El nuevo motor, todavía no disponible, deberá ser más largo, para permitir el aumento del diámetro y la disminución de la carrera de los pistones, una solución que hace más fácil el aumento del número de revoluciones.

La F310B de Eddie Irvine lució el número 6 en 1997.

La transmisión quedó sin variaciones respecto de 1996, con el cambio transversal de siete marchas ya utilizado al final de la temporada.

FIBRA DE CARBONO PARA LA TRANSMISION

El conjunto de transmisión, obviamente equipado con comando semiautomático y control electrónico, mantuvo la cola en kevlar que causó polémica en 1996. Luego de solucionar los problemas de resistencia del material, se volvió a usar esta configuración porque permite ahorrar peso.

UN VOLANTE-TABLERO DE 35 MIL DOLARES

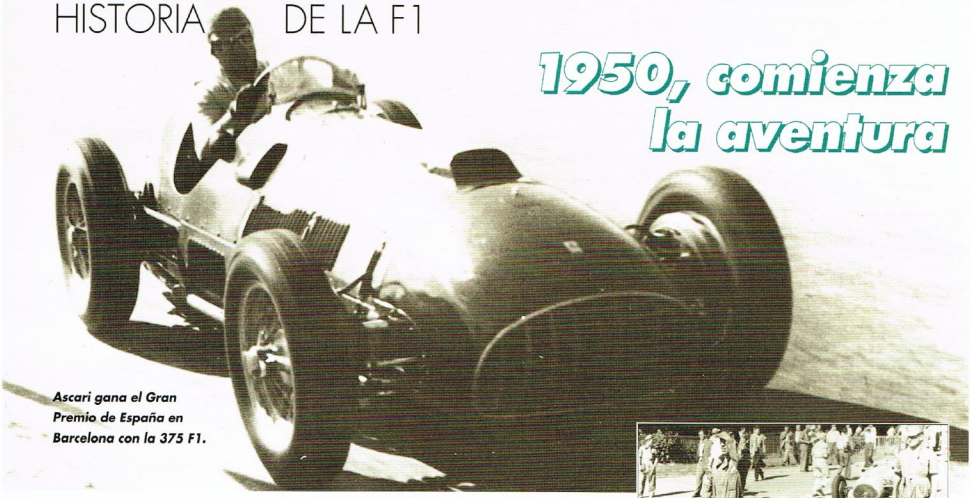
El volante de la F310B, como el del monoposto que la precedió, cumple también funciones de tablero. Sobre el volante están ubicados seis indicadores digitales que pueden ser programados para entregar distintas informaciones al piloto. Además, hay una hilera de pequeños indicadores de luz roja que indican que el motor llegó al régimen de vueltas ideal para subir de marcha. El complejo volante del auto contiene también seis botones, que sirven para regular el limitador de revoluciones, el acelerador (de tipo electrónico), la carburación, además de la regulación del diferencial, frenos y embrague. Detrás de las barras del volante están las palancas que efectúan los cambios de marcha y la palanca que comanda el embrague, por lo que ya no existe más el tradicional pedal.

A título de curiosidad, el costo estimado para la realización del volante, que tiene partes en material kevlar, es de casi 35 mil dólares.

LAS FERRARI DE COMPETICION

HISTORIA DE LA F1

1950, comienza la aventura



Ascari gana el Gran Premio de España en Barcelona con la 375 F1.

GP de Suiza. La 125 F1 en la línea de largada.

El Alfa Romeo de Farina domina el primer Campeonato del Mundo. La Ferrari queda quinta con Alberto Ascari.

Junio 1950. El primer plano de Alberto Ascari en la largada del Gran Premio de Suiza. Su Ferrari es una 125 F1 de 1949, con motor de 1,5 litros sobrealimentado por compresor de doble cámara.

El Campeonato Mundial de Fórmula 1 fue lanzado por la FIA (Federación Internacional de Automovilismo) en 1950. Estaba reservado a los pilotos. La primera edición del torneo se articuló con seis Gran Premios, todos en Europa (Inglaterra, Montecarlo, Suiza, Bélgica, Francia e Italia), y las "500 Millas" de Indianápolis.

La largada se produjo el 13 de mayo en Silverstone, bajo el absoluto dominio de los Alfa Romeo 158: en la primera fila, Farina, Fangio y Fagioli, los tres pilotos oficiales, las tres "F" de Alfa en 1950 y 51, a quienes se sumaba el inglés Reginald Parnell, los cuatro al comando de monopostos milaneses.

NINO FARINA FUE EL GANADOR DEL GRAN PREMIO DE F1

Nino Farina fue el ganador de aquel Gran Premio, el primero que tuvo validez por un Campeonato Mundial, con un tiempo de 2 horas y 13 minutos, a más de 146 Km/h de promedio. En Montecarlo, una semana después, ganó Fangio, que logró pasar sin daños en medio de una carambola (causada en la primera vuelta por Farina) de nueve autos

1950: NACEN CHARLIE BROWN Y SNOOPY

Política: en Italia se crea la "Cassa del Mezzogiorno" (Caja del Sur). En los Estados Unidos se difunde el "macarthismo". Los coreanos del Norte invaden a Corea del Sur.
Automovilismo: la Rover construye el primer auto a turbina de gas.
Ciencia: el zoólogo van Frisch descubre el lenguaje de las abejas.
Cultura: se publica "La ciudad y la metrópoli" de Jack Kerouac, el autor que inspiró a los exponentes de la "beat generation".
Literatura: Graham Green publica "El tercer hombre". Leo Longanesi funda el semanario "Il Borghese" (El burgués). Nacen los "Peanuts" de Schulz.
Cine: John Huston filma "Jungla de asfalto" y Billy Wilder, "El ocaso de una estrella", con Gloria Swanson.

en la curva de la Tabaquería. Segundo, a más de una vuelta de diferencia, llegó Ascari, y en cuarta posición se ubicó Sommer, ambos con Ferrari.

HASTA 1960 SE CORRE TAMBIEN EN INDIANAPOLIS

En las 500 Millas de Indianápolis, que estuvo en el programa del Mundial de F1 hasta 1960 inclusive, desertaron todos los pilotos europeos, y fue ganada por el americano John Parsons. El Campeonato se reanudó el 4 de junio en el circuito de Bremgarten, en las cercanías de Berna, Suiza, con un nuevo triunfo de Farina. El 18 de junio en Spa-Francorchamps, Bélgica, ganó nuevamente Fangio. Ascari, con la debutante Ferrari 340 con alimentación atmosférica, se clasificó en el quinto lugar. Las Ferrari oficiales no se presentaron en Reims el 2 de julio para el Gran Premio de Francia, que fue ganado por Fangio. Tercera, a tres vueltas del vencedor, fue la Ferrari privada de Whitehead.

LA CLASIFICACION DEL CAMPEONATO 1950

Pilotos	Auto	Puntos	Victorias
Farina	*Alfa Romeo*	*30*	*3 (GB, CH, I)*
Fangio	*Alfa Romeo*	*27*	*3 (MC, B, F)*
Fagioli	*Alfa Romeo*	*24*	
Rosier	*Talbot*	*13*	
Ascari	*Ferrari*	*11*	
Parsons	*Wynn's Curtis*	*8*	*1 (Indy)*
Holland	*Blue Crown*	*6*	
Bira	*Maserati*	*5*	
Parnell	*Alfa Romeo y Maserati*	*4*	
Chiron	*Maserati*	*4*	
Whitehead	*Ferrari*	*4*	
Rose	*Keck*	*4*	
Giraud-Cabantous	*Talbot*	*3*	
Sommer	*Ferrari*	*3*	
Manzon	*Simca-Gordini*	*3*	
Etancelin	*Talbot*	*3*	
Serafini	*Ferrari*	*3*	
Green	*Novi*	*3*	
Bonetto	*Maserati*	*2*	
Chitwood	*Wolfe*	*2*	
Chaboud	*Talbot*	*1*	

EL MUNDIAL SE CIERRA EN MONZA CON UN FINAL SORPRESIVO

El epílogo del Mundial se produjo en Monza, donde Fangio logró otra vez la primera posición en las pruebas de clasificación, seguido de cerca por la Ferrari de Ascari. Pero la carrera la ganó Farina, que se consagró Campeón del Mundo. Ascari llegó segundo, luego de que Dorino Serafini le dejara su auto.

Alberto Ascari en carrera en el Gran Premio de Ginebra con la 375 F1.

1950: LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP Mónaco, *21 de mayo*	*2° Ascari, 4° Sommer*
GP Bélgica, *18 de junio*	*5° Ascari*
GP Francia, *2 de julio*	*3° Whitehead*
GP Italia, *3 de septiembre*	*2° Ascari ex aequo con Serafini*

Décimo Gran Premio de Mónaco: Ascari, en la foto con la 125 F1, se clasifica segundo detrás de Fangio.

F550 Maranello, berlinetta sin compromiso

1996: la novedad del año para la Casa del Cavallino es una biplaza con motor delantero, performance explosiva y una carrocería absolutamente seductora. Tiene 485 caballos y llega a los 320 kilómetros por hora.

El nombre mismo es toda una definición: F550 Maranello. Maranello es un pueblito que entró en la historia del automóvil: aquí se construyeron los autos que representan el espíritu del deporte sobre cuatro ruedas.

ES EL CONCENTRADO DE 50 AÑOS DE EXITOS

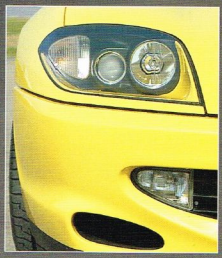
La Ferrari Maranello podría ser el pastel de cumpleaños de la casa automovilística que acaba de superar el medio siglo de existencia y que camina hacia un futuro que le regalará otras grandes satisfacciones.

La Maranello es, entonces, el concentrado tecnológico y de estilo de 50 años de autos que estuvieron entre los más lindos, veloces y fascinantes del mundo.

Es el resultado de 50 años de Ferrari. Seduce aun antes de saber cómo está hecha. Es baja, ancha, imponente, con la cola trunca... y lindísima.

UN CAPOT LARGO E IMPONENTE PARA UN MOTOR PODEROSO

El capot es largo e imponente, como en las Ferrari de otros



La trompa de la Maranello es elegante, pero también agresiva, gracias a las tomas de aire.

tiempos, aquéllas con el motor delantero; por lo que se remonta a la tradición. Pero los faros, que están alojados en el capot del motor como los de la F512 M, última evolución de la Testarossa de 1984, y la trompa, con la boca estrecha y "que mira hacia arriba", con las pequeñas tomas de aire para el enfriamiento de los frenos y la forma refinada del alerón aerodinámico, hacen recordar la F355, el auto de calle tecnológicamente más avanzado de la casa de Maranello —excluyendo el F50, que no es propiamente un auto de serie.

Es linda de verdad, la F550 Maranello. La cola, desarrollada en tres volúmenes (uno mayor, el central, y dos más pequeños, laterales, relacionados con los faros posteriores), hace pensar en ciertas Aston Martin de otros tiempos.

UN PEQUEÑO ALERON PARA UNA COLA "CAPOLAVORO"

Un pequeño alerón, casi un esbozo, valoriza la cola de la Maranello, que parece un verdadero "capolavoro" de estilo. La gran luneta baja paulatinamente hacia la cola, con una

Detrás de las ruedas delanteras se encuentran dos grillas para la salida del aire que recuerdan la vieja 250 GTO. Sobre la tapa del baúl se ubica un pequeño alerón.

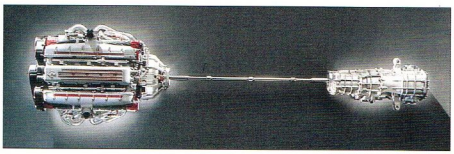
RECUERDA LA 250 GTO

Hay un detalle de la Maranello que hace pensar en una de las más famosas Ferrari de todos los tiempos, la 250 GTO de 1962: son las grillas oblicuas de los laterales, justo detrás de las ruedas anteriores. Dos por cada lado, sirven para evacuar el aire recalentado en el alojamiento del motor. También la GTO disponía de estas grillas en los flancos. También eran dos, pero ubicadas un poco más atrás, casi acariciando las puertas. En algún ejemplar, las grillas fueron tres.

La inconfundible 250 GTO de 1962.

FICHA TECNICA

Motor:	12 cilindros en V de 65°, anterior y longitudinal, diámetro por carrera 88x75 mm, compresión 18,8:1, 5474 cm³, block y tapa de cilindros en aleación liviana
Distribución:	4 árboles de levas en la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica Bosh Motronic 5.2
Potencia:	485 caballos a 7000 vueltas por minuto
Cuerpo vehículo:	carrocería de dos puertas, 2 lugares; chasis jaula de caños de acero
Tracción:	trasera, cambio de 6 marchas más MA
Suspensión:	independiente en las cuatro ruedas
Frenos:	discos ventilados con servo y ABS
Dirección:	cremallera
Llantas:	18 pulgadas
Neumáticos:	delanteros 255/40 ZR 18, traseros 295/35 ZR 18
Distancia entre ejes:	2,50 metros
Ejes:	delantero 1,632 m, trasero 1,586 m
Dimensiones:	4,550/1,935/1,277 m
Peso:	1690 kilos
Tanques:	114 litros
Velocidad máxima:	320 Km/h
Aceleración 0-100 Km/h:	4,4 segundos
Aceleración 0-400 Km/h:	12,5 segundos
Aceleración 0-1000 metros:	22,5 segundos



línea armoniosa que no es usual en los autos netamente deportivos. Gracias a las dimensiones generosas de la luneta, que hacen muy luminoso el habitáculo, la abertura del baúl es reducida. Pero esto no crea problemas, porque es posible ubicar parte del equipaje también en el interior del vehículo, directamente detrás de las butacas. A ese fin se colocaron dos correas de cuero que pueden fijar las maletas en ese lugar.

LINEA SINUOSA Y AGRESIVA QUE RESPETA LA TRADICION

Lateralmente la Maranello se muestra muy fascinante, con su línea toda curvas, mórbida y armoniosa. Vista de frente muestra un carácter totalmente distinto: agresividad, garra, potencia y velocidad son lo que la trompa transmite sin preámbulos. La gran toma de aspiración sobre el capot recuerda los autos de competición de otras épocas, que necesitaban gran cantidad de aire para alimentar sus grandes y potentes motores, acaso de 12 cilindros en V como en el caso de la Ferrari.

Pero vista desde arriba la Maranello sorprende.

La línea aparece sinuosa, siempre movida, con numerosas tomas de aire y aberturas. A la altura de las ruedas, la carrocería se ensancha, hecho que no tiene que asombrar porque la Maranello tiene llantas de 18 pulgadas con neumáticos ultra rebajados, que en el eje trasero tienen un ancho de casi 30 centímetros. Entre el eje delantero y el trasero la carrocería se hace más angosta, así como a la altura de la trompa y de la cola.

La caja de la Maranello está ubicada a nivel de la ruedas traseras, para mejorar la distribución de los pesos.

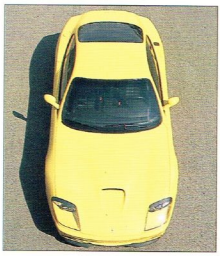
Desde el punto de vista aerodinámico, la Maranello es uno de los autos más refinados del mundo. Sus líneas son fruto de 4800 horas de trabajo en el túnel de viento.

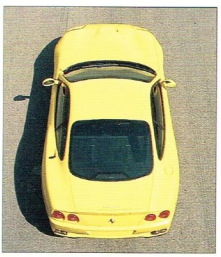
EL FONDO DE LA CARROCERIA ES CHATO COMO EL DE LA F1

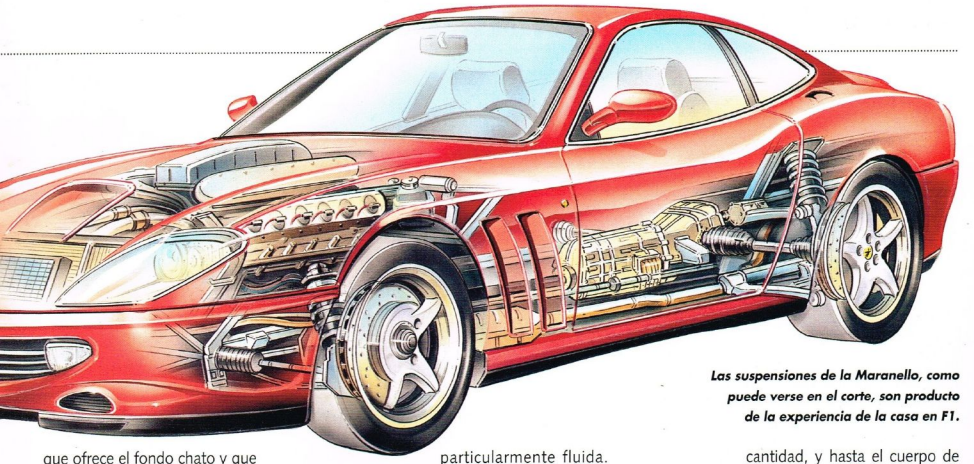
Al igual que en la F355, se aprovecharon las posibilidades

El V12 de 65° de la Maranello dispone de 485 CV.

Los neumáticos posteriores son de 18 pulgadas y 30 centímetros de ancho.







Las suspensiones de la Maranello, como puede verse en el corte, son producto de la experiencia de la casa en F1.

que ofrece el fondo chato y que derivan de la experiencia de Fórmula 1. Por ejemplo, en la zona posterior se insertó un extractor de aire que en la práctica funciona como un alerón, pero por debajo de la carrocería del auto. Esta es, de alguna manera, la filosofía de la Maranello: viajar rápido sin hacerse notar. Nunca antes se habían logrado estos valores de carga aerodinámica sin el auxilio de vistosos alerones o de superficies aerodinámicas adicionales. En el fondo chato también se ubicaron dos tomas de aire para los frenos posteriores, "inboard", es decir a los costados del diferencial.

Entrando en los detalles, la Maranello confirma que es una deportiva ganadora. El motor, que pesa apenas 235 kilos, es un V12 de 5,4 litros y 485 caballos, pero con una entrega de torque particularmente fluida. Las bielas de titanio, los pistones de aluminio, tapa de cilindros y cárter de aceite en aleación liviana, lubricación con cárter seco, cuatro válvulas por cilindro con punteros hidráulicos, colectores de geometría variable: ¿qué más se le puede pedir a un auto de calle?

DISTANCIA ENTRE EJES CORTA Y CAMBIO DE 6 MARCHAS

El manejo de la Maranello entusiasma. La distancia entre ejes es corta (apenas 2,5 metros) y la caja, de seis velocidades, hace bloque con el diferencial: ambas soluciones mejoran la estabilidad y el manejo. El chasis es de caños de acero de sección variable y es muy rígido. Las suspensiones fueron estudiadas para ser muy livianas. Se usó aluminio, y magnesio en cantidad, y hasta el cuerpo de los amortiguadores es de aleación liviana. Tanto anteriormente como posteriormente está presente una barra estabilizadora. Los frenos también son ventilados, tanto adelante como atrás, con pinzas de cuatro pistones.

UN AUTO EN EL CUAL EL CONDUCTOR PUEDE SENTIRSE UN PILOTO

La filosofía de la Maranello ofrece un auto de uso diario pero con unas prestaciones superlativas. La dirección responde según la mano que la maniobra, y el ASR, el sistema electrónico anti-rolido de las ruedas, se puede regular en dos posiciones distintas: normal y deportiva. Así, el conductor puede transformarse en piloto.

La aerodinámica fue estudiada incluso para el piso.

PRESTACIONES EXCEPCIONALES

¿Qué prueba más exigente puede haber para una "berlineta" Ferrari que un test comparativo en el circuito de Fiorano? Así fue también para la F550 Maranello que, probada en la pista privada de la casa del Cavallino, asombró a todos: su tiempo de vuelta fue 1 minuto y 34 segundos. Es decir tres segundos amplios menos que la F512M, un auto veloz, como la Maranello, pero más cómodo en el circuito gracias a la ubicación posterior del propulsor (el récord para una F1 en Fiorano es de 1m 01s).

LOS PILOTOS

Jody Scheckter, el campeón que vino de lejos

Fue el sudafricano que, en 1979, llevó a la Ferrari al título mundial. Comenzó a correr a los 12 años y se distinguió por su estilo de manejo agresivo, muchas veces en el límite del riesgo.

Un primer plano de J. S. (a la izquierda) y en carrera con la 312 T5 en Estados Unidos, en 1980 (derecha).

No existe un ferrarista que no recuerde con un escalofrío de emoción la sensacional temporada 1979. Villeneuve demostró estar perfectamente capacitado para lograr el título mundial; pero al final quien efectivamente lo conquistó, al volante de la 312 T4, fue J. S., si bien con alguna ayuda de su amigo Gilles, que con un ejemplar sentido de honradez nunca luchó contra él. Jody coronó así, con el máximo galardón, una carrera que comenzó muy joven.

Nacido en East London, Sudáfrica, el 29 de enero de 1950, empezó a correr en kart a los doce años, pasó fugazmente por las motos y llegó definitivamente a las cuatro ruedas en 1968.

Mónaco 1979: J. S. junto a los príncipes Grimaldi.

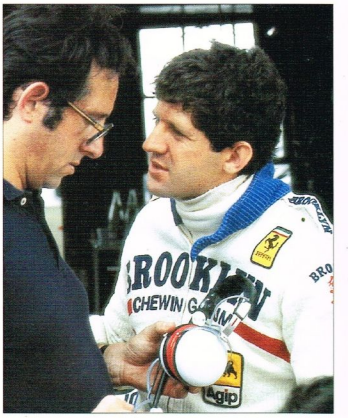
COMIENZA CON UN RENAULT 8 Y LUEGO PASA A LA FORMULA FORD

Se lució con un Renault 8, ganando gran número de carreras nacionales, y en 1970 el team Lawson le ofreció una de sus Mazda. Con ella Jody obtuvo una victoria y alguna buena posición. Sin embargo, su objetivo era otro: la Fórmula Ford. Con un Lola T200 participó en el campeonato sudafricano y lo ganó, consiguiendo el premio que más deseaba: el "Drive to Europe", un piloto para Europa, una clase de beca que permitía a los jóvenes conductores realizar un año de experiencia en Inglaterra, por todos reconocida como la facultad del automovilismo de carrera. Jody llegó con apenas 21 años, sin que nadie lo conociera. Pero se mostró en seguida: en el circuito de Brands Hatch tomó el liderazgo en forma irresistible, hasta que un trompo le quitó la victoria. Pero fue sólo un aplazo. La Fórmula Ford muy pronto le quedó chica, y pasó muy rápidamente a la F3: primero

LA CARRERA DE JODY SCHECKTER

J. S. (East London, Sudáfrica, 29 de enero de 1950), participó en 8 ediciones del Campeonato del Mundo de F1, desde 1973 hasta 1980, clasificándose una vez primero (1979), una vez segundo (1977, Wolf), dos veces tercero (1974 y 1976, Tyrrell) y dos veces séptimo (1975 y 1978, Tyrrell y Wolf), demostrando así un rendimiento constante que no va de acuerdo con su imagen de piloto velocísimo y arriesgado (en especial en sus inicios), a veces más allá de los límites. Disputó 112 grandes premios, en los que obtuvo 10 victorias, 14 segundos y 9 terceros lugares. También logró 6 récords de vuelta y 3 "pole positions", y 13 veces largó desde la primera fila. En 16 ocasiones abandonó a causa de accidentes. Entre los éxitos conseguidos fuera de la F1, vale recordar el campeonato sudafricano de Fórmula Ford (1970) y el Internacional de Fórmula 5000 (1973).

GP de Alemania 1979: Scheckter con la Ferrari.



El piloto sudafricano junto a Mario Forghieri.

con un EMC y luego con un Merlyn oficial. Jody era uno de los más rápidos entre los jóvenes lobos de la jauría, y McLaren le ofreció un lugar en su equipo de F2.

DEBUTA EN F1 CON UN NOVENO LUGAR

El balance del año 1972 no fue excepcional, pero figura en su activo una linda victoria en el circuito de Crystal Palace y, como premio, el debut en la F1 en el GP de Estados Unidos, donde llegó noveno.

El siguiente (1973) fue un año tormentoso y marcado por los accidentes, pero también por algún triunfo: Jody ganó en los Estados Unidos el campeonato de Fórmula 5000 y participó en

Jody Scheckter en carrera en el GP de Argentina de 1979.

LOS TECNICOS

Mauro Forghieri, una vida con la Ferrari

Desde 1962 hasta 1964 dirigió los proyectos de los monopostos que ganaron 55 GP y 4 campeonatos del mundo.

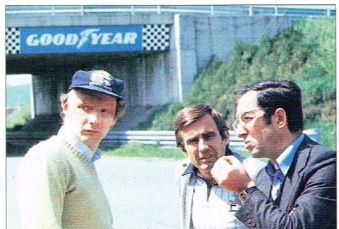
cinco GP de F1. Se recuerda sobre todo la terrible carambola que provocó en Silverstone, que dejó fuera de carrera a nueve autos (el suyo más otros ocho). Ken Tyrrell no se impresionó demasiado por eso y lo contrató para 1974. Jody le pagó con dos victorias (Suecia e Inglaterra), muchos buenos resultados y el tercer lugar en el Mundial. En 1975 el Tyrrell no fue muy competitivo, pero Jody consiguió igualmente ganar como local, en Kyalami (Sudáfrica). El año siguiente el Tyrrell tuvo seis ruedas. Jody logró el triunfo en Suecia y, al final de la temporada, fue nuevamente tercero en la clasificación del Mundial. Luego aceptó la propuesta de Walter Wolf y su flamante monoposto, que enseguida llevó a la victoria (Argentina 1977). Con el Wolf subió muchas veces al podio, y fue otra vez primero en Mónaco y en Canadá. Al final, sólo Lauda lo superó en la clasificación del Mundial. Luego de un 1978 menos brillante, aceptó pasar a la Ferrari y en 1979 (triunfos en Zolder, Mónaco y Monza) el título mundial no se le escapó. Jody ya había dado lo mejor de sí mismo. 1980 fue un año de sombras, con una Ferrari en su mínimo nivel histórico. Se retiró de las carreras, salió completamente del "circo" y se radicó en los Estados Unidos, donde comenzó con éxito una nueva actividad, en el sector de los sistemas de seguridad de alta tecnología.

Scheckter y Villeneuve.

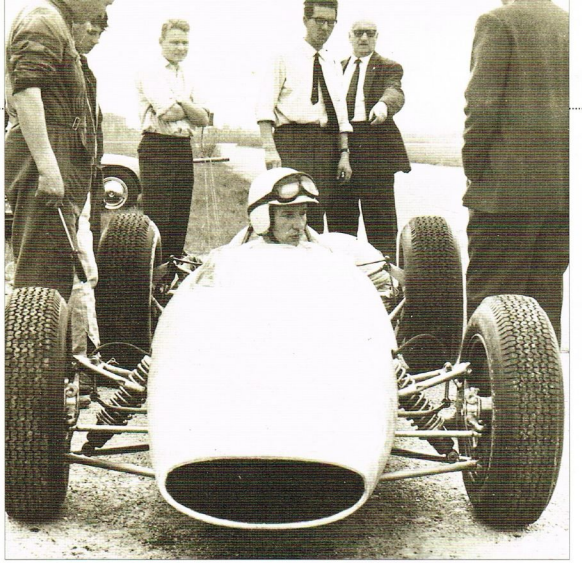
Trabajó 28 años en Ferrari y, para los hinchas más fieles del Cavallino, sigue siendo un símbolo o, más aún, una nostalgia. Porque Mario Forghieri, también llamado Furia, un hombre genial, testarudo, fue por largo tiempo el cerebro de la Ferrari.

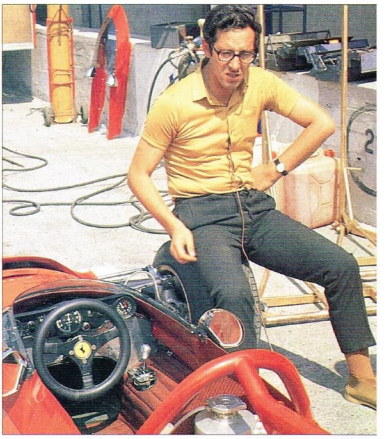
GENIAL, TESTARUDO Y CON UN CARACTER EXUBERANTE

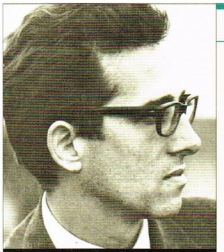
Fue un proyectista capaz de inventar algo bueno cuando, para ganar, alcanzaba con una invención condimentada por el típico entusiasmo emiliano. Antes de la separación, que todavía hoy provoca nostalgia, hubo Lambrusco (un vino emiliano, NdT), fideos y muchas, muchísimas victorias. Nació en Módena el 13 de enero de 1935. Se recibió en Ingeniería mecánica en la Universidad de Bolonia en 1959, y en seguida estuvo con autos y motores. Llegó a la Ferrari muy joven, llevado por el padre, Reclus, que colaboró con el Commendatore por muchos años. En un primer momento, trabajó en el sector "cálculos y pruebas de motores". En 1961, Phil Hill ganó el título, pero a fin de temporada todo el equipo técnico, liderado por Carlo Chiti, abandonó al Cavallino. Enzo Ferrari apostó todo a él. Parecía un riesgo exagerado, pero resultó ser una jugada ganadora. Junto a Franco Rocchi, proyectó la 158 que iba a conquistar el título mundial de pilotos con John Surtees, en 1964. Luego diseñó la extraordinaria P4, destinada al Mundial de Marcas, pensada para vencer a Ford, y que ganó una carrera histórica en las 24 horas de Daytona de 1964. Siempre con la colaboración de Rocchi, proyectó el motor doce cilindros boxer que acompañaría los destinos de la Ferrari por toda la década del 70. La realización del primer chasis integral marcó un tiempo difícil, pero luego llegó una seguidilla estruendosa de victorias; lle-



Mauro Forghieri, jefe del sector de proyectos de autos de carrera de la Ferrari, convivió con tres generaciones de técnicos. Aquí se encuentra en los boxes de la pista de Fiorano: arriba con Villeneuve y Scheckter, y abajo con Lauda y Reutemann.







Forghieri en los años 60.

LA CARRERA DE FORGHIERI

Mauro Forghieri (Módena, 13 de enero de 1935) proyectó más de 30 autos para Ferrari, entre F1, F2 y prototipos, entre 1962 y 1984. Bajo su dirección técnica los autos del Cavallino conquistaron 4 títulos mundiales de pilotos (Surtees 1964, Lauda 1975 y 1977, Scheckter 1979) y un total de 55 victorias en otros tantos GP, dos títulos de constructores de F1 y seis campeonatos mundiales de Marcas. Desde 1984 hasta 1987 dirigió la Sección Investigación y Estudios Avanzados. Luego pasó a Lamborghini, donde realizó un motor de F1 de 12 cilindros y, en el 91, el monoposto Lambo.

garon los éxitos con los prototipos llamados 312 B, incluido el último Mundial de Marcas conquistado por la Ferrari en 1972. También vinieron los dos títulos mundiales ganados por Niki Lauda en el 75 y en el 77, y el de Scheckter en el 79.

Todo ello acompañado por una serie continua de ideas geniales en la aerodinámica, un sector en el que Forghieri había manifestado su talento experimentando los primeros alerones Ferrari en 1968. La larga aventura con el motor boxer se cerró en 1980, cuando Forghieri introdujo a la Ferrari en la era del turbo. El auto fue llamado 126, el motor sobrealimentado tenía seis cilindros, y el piloto que obtuvo en seguida dos fantásticas victorias fue Gilles Villeneuve (Mónaco y España 1981).

LA 126 DE VILLENEUVE LLEVA LA FIRMA DE FORGHIERI

El chasis sufrió la competencia británica, que ya había empezado a introducir en la F1 el kevlar, un compuesto en "nido de abeja" con fibras de carbono. A Maranello llegó Harvey Postlethwaite, y Forghieri inició una colaboración problemática con el técnico inglés, colaboración que produjo el título de constructores de 1982. Las relaciones con Postlethwaite no mejoraron, los resultados empeoraron y la Fórmula 1 cambió con una velocidad desconcertante.

Forghieri, dotado de un carácter poco dúctil, no soportó las críticas que recibió, en especial porque venían del interior de "su" Ferrari. Fue el inicio de un lento divorcio. En 1984 pasó a la Sección Investigación y Estudios Avanzados.

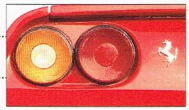
Mauro Forghieri, en la foto de arriba en los boxes de Monza. A la izquierda, con Enzo Ferrari, mientras observan a John Surtees en prueba.

UN DIVORCIO LENTO PERO INEVITABLE

En la práctica, Furia dejó de correr con la Ferrari, de acompañar autos y pilotos en las pistas, de llenar los boxes con los signos de una personalidad de fuego. Se fue de Maranello, definitivamente, en mayo de 1987. Pasó a la Lamborghini, para volver a la F1 con un auto, el Lambo, que nunca superó su destino de actor secundario.

LAS OPORTUNIDADES

208 GTB, un sueño de 23 mil dólares



Fabricada entre 1981 y 1982, para el mercado italiano exclusivamente, es hoy uno de los modelos menos costosos.

A veces se pueden realizar los sueños. Una Ferrari, por ejemplo. Como la 208 GTB, actualmente cotizada alrededor de 23 mil dólares. La 208 GTB se fabricó por menos de dos años, entre 1981 y 1982, reservada al mercado italiano luego del aumento de los impuestos a los automotores. Se quiso responder al insistente pedido de los usuarios que deseaban una Ferrari de menos de dos litros de cilindrada para poder descargarla de los impuestos.

LA 208 GTB ES LA HERMANA MENOR DE LA 308

Se trata de una versión "en pequeño" de la 308 GTB, ya que el 8 cilindros en V fue reducido a 1991 cm³. La potencia es de "apenas" 155 caballos, a 6.800 rotaciones por minuto. Una curva de torque poco favorable explica por qué, a pesar de sus 215 Km/h de velocidad máxima, la 208 no tiene valores de aceleración particularmente brillantes.

UNA VELOCIDAD DE 215 KM/H Y UNA POTENCIA DE 155 CV, PERO EL PIQUE ES POCO BRILLANTE

La relación peso/potencia es inclusive inferior a la de su contemporánea Alfetta GTV: 7,9 kilos por caballo para la Ferrari, contra los 7,6 de la Alfetta GTV 6 cilindros 2,5 litros y los 8,3 de la GTV 2 litros.

Para un vehículo de aspecto agresivo, hermosa y con el escudo Ferrari sobre el capot, eso era considerado un defecto grave en aquella época. También por esta razón, hoy se puede comprar una 208 GTB en perfectas condiciones a un precio cercano a los 23 mil dólares. Una compra para realizar rápidamente, porque se está despertando un cierto interés de los coleccionistas hacia este auto. Ex-

Estéticamente, las diferencias con la 308 son mínimas. Una línea fascinante, filosa, que marcó una época. Los faros delanteros desaparecen en el capot.

FICHA TECNICA

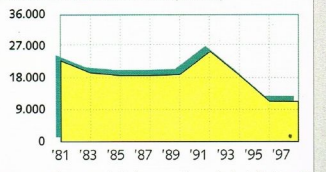
Motor: central, transversal, 8 cilindros en V de 90°, 66,8 x 71 mm., 1991 cm³	
Distribución:	dos árboles por bancada
Alimentación:	cuatro carburadores de doble cuerpo
Potencia:	155 caballos a 6.800 vueltas por minuto
Cuerpo vehículo:	chasis de caños, carrocería cupé, 2 lugares
Tracción:	trasera, cambio de 5 velocidades + MA
Suspensión:	independiente, de triángulos sobrepuestos
Dirección:	a cremallera
Frenos:	discos ventilados
Dimensiones:	4,23/1,72/1,12 m; distancia entre ejes 2,34 m
Peso:	1230 kilos
Velocidad máxima:	215 Km/h
Relación peso/potencia:	7,9 Kg/CV
Ejemplares producidos:	248
Precio ponderado:	US$ 21.000

teriormente, además, la Ferrari "anti-impuestos" es idéntica a las hermanas mayores. Los interiores son de cuero y entre los opcionales más interesantes estaba el aire acondicionado, utilísimo para evitar, en verano, "saunas" provocados por el calor que llega del motor, ubicado detrás de las butacas. El consumo es alto, casi al nivel del V8 de la 308. Y también son caros los gastos de mantenimiento y los repuestos, circunstancias que hay que tener en cuenta al momento de la compra.

UN CONSUMO ELEVADO PERO UNA MECANICA CONFIABLE

De cualquier manera, la 208 GTB nunca tuvo problemas importantes de mecánica o de carrocería. Y las previsiones estiman aumentos del orden del 10-20% en el mediano plazo.

LOS PRECIOS DE LOS USADOS (en US$)



Los precios fueron calculados considerando la inflación. El valor de US$ 25.000 de 1981 es equivalente al precio de lista de entonces: 21.000.

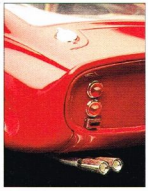
El motor es un V8 de 2 litros.

La 208 GTB hoy puede comprarse con 23 mil dólares, pero las previsiones indican aumentos del 10-20%

MODELISMO

250 GTO (1962-63)

La más famosa Granturismo de Maranello es una de las preferidas por los modelistas. Hay precios y dimensiones para todos los bolsillos y todas las exigencias.



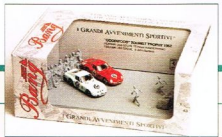
Un detalle posterior de la GTO escala 1/12 de Revell.

Existen reproducciones de la 250 GTO entre 12 y 160 veces más pequeñas que el original, fabricadas en los cuatro rincones del mundo. El récord del modelo más pequeño corresponde a la casa alemana Imu, que tiene en sus catálogos una GTO del 62 metálica, pintada a mano, y la escala (la relación entre las dimensiones del auto real y del modelo) es de 1/160. Se trata de una pequeña obra de arte, de apenas 2,5 centímetros de largo, que se vende en un envase transparente.

Tres Ferraris GTO escala 1/43. La verde y la marrón son de Box Model, la roja es de Bang.

PARA LA GTO, REPRODUCCIONES DE 12 A 160 VECES MAS PEQUEÑAS

Otra casa alemana, la Praliné, se ocupó de la GTO, en escala 1/87. El modelo propuesto es de buena calidad, en plástico, con suficiente cuidado de los detalles, y disponible en varios colores (rojo, plata y hasta una fantasiosa cuanto improbable versión Marlboro). Tiene casi 5 centímetros de largo. También existen reproducciones, en escalas variables entre 1/60 y 1/55, que llegan desde los países orientales: pueden ser interesantes para los coleccionistas que quieran tener todo lo relacionado con la GTO. Una de las reproducciones más difundida es la realizada por la casa tailandesa Edocar. La oferta de ejemplares, con una base de madera y carrocería de metal lustrado a mano (50 ejemplares fueron a los socios del Ferrari Club Italia). Además, Bang ofrece también el "diorama", reproducciones en miniatura de carreras o de escenas de boxes. Uno de los más raros retrata la largada del Tourist Trophy de la Isla de Man. El precio inicial fue de 110 dólares, pero hoy son imposibles de conseguir y valen por lo menos el doble.



El diorama Bang: 200 dólares.

LAS GTO DE COLECCION

Las primeras GTO producidas entre 1984 y 1989 por Box Models aumentarán su cotización en mayor medida que los modelos Bang producidos en años siguientes. Las GTO más raras son tres: la de John Surtees en el Tourist Trophy del 62 (número 6), del 63 (número 16) y aquella de Scarlatti-Ferraro en la Targa Florio del 62 (número 86). Pueden costar hasta 70 dólares, es decir el triple que un modelo Bang nuevo. El mismo valor tiene la GTO de Fabrizio Violati en la Targa Florio histórica de 1989 (número 22), que se realizó en sólo 2.000 ejemplares en exclusiva para un distribuidor de juguetes. Con la marca Bang fueron producidas las 250 GTO recordatorias del 30° aniversario de la Ferrari más famosa: fueron 5.000

DIRECCIONES Y PRECIOS

Busch-Pralinè: *importada por Ripa S.A.S. via Mondovì, 5 - 20161 Milano, tel. 02/27208282. Precio L. 12.000.* ***Bang:*** *via degli Abeti, 282- 61100 Pesaro, tel. 0721/24403. Precio L. 30.000.* ***Revell:*** *importada por Jouef Italia, via Caduti del Lavoro, 15 - 25032 Chiari (Bs), tel. 030/7101585. Precio L. 120.000.* ***Corgi Classics:*** *importada por Gieffeci, via Italia, 67 - 20053 Muggiò (Mi), tel. 039/793472. Precio L. 36.000.* ***Bburago:*** *via G. Galilei, 4 - 20040 Burago di Molgora (Mi), tel. 039/60861. Precio: escala 1/24 L. 10.000, escala 1/18 L. 25.000.*

Los modelos más grandes reproducen hasta el motor.

La GTO en escala 1/87 de la Praliné.

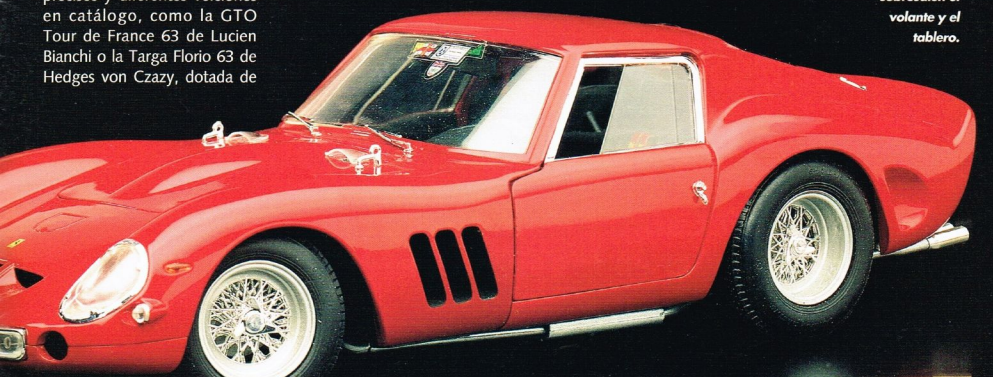
producción italiana en escala 1/43 (unos 10 centímetros de largo) es bastante amplia. La Bang de Pésaro tiene en sus catálogos una decena de distintas versiones de la GTO, realizadas con la matriz ya utilizada por Box Models, por la inglesa Corgi Classics y por la francesa Solido.

ALGUNOS MODELOS TIENEN CAPOT Y PUERTAS QUE SE ABREN

Sólo el modelo Solido tiene puertas que se abren, pero la GTO de Bang es la reproducción más fiel del original, la que tiene los detalles internos más precisos y diferentes versiones en catálogo, como la GTO Tour de France 63 de Lucien Bianchi o la Targa Florio 63 de Hedges von Czazy, dotada de ruedas con rayos de aluminio en lugar de plástico. Existe un modelo de la Bburago (así, con dos B) con puertas y capot que se abren y ruedas delanteras que doblan. Desde 1984 la Bburago vende una versión en escala 1/18 (casi 25 cm de largo, y con el baúl que también se abre), disponible también en kit de montaje.

La GTO 62 en escala 1/12 de la casa alemana Revell es de extraordinaria calidad. Es la más imponente entre los modelos Ferrari realizados en serie: tiene ruedas con rayos, trabas de cierre para el baúl posterior, marcos de ventanillas, luneta y parabrisas cromados; cristales delanteros corredizos, manijas, limpiaparabrisas y tomas de aspiración también cromados, y volante con aro negro y barras cromadas. Todo realizado en 28 centímetros: un verdadero récord.

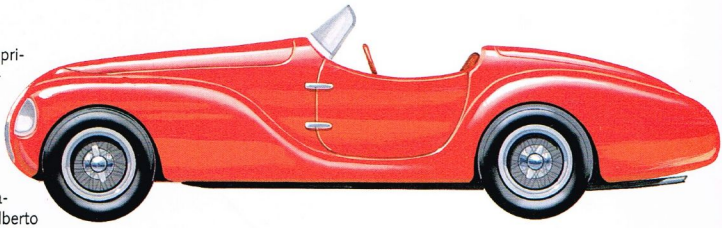
En la 250 GTO de Revell, el habitáculo está reproducido hasta los mínimos detalles, entre los cuales sobresalen el volante y el tablero.



Las puertas y el capot de la GTO 1/12 de Revell se abren. La dirección funciona exactamente como en la GTO real. Notables son las ventanillas corredizas en las puertas.

1940 AUTO AVIO 815: EL PRE-ESTRENO

Montado en dos ejemplares, el primer auto "post-Alfa" de Enzo Ferrari se llama Auto Avio Costruzioni. La 815 (8 cilindros, 1.500 centímetros cúbicos) es un "escamoteo": en la publicidad aparece el Cavallino Rampante y el nombre, 815 recuerda el de la ganadora Alfa 158. Diseñada por Alberto Massimino, debuta en la Mille Miglia del 40 de la mano del joven Alberto Ascari y del marqués Lotario Rangoni. Corre por apenas unos meses, sin grandes resultados.



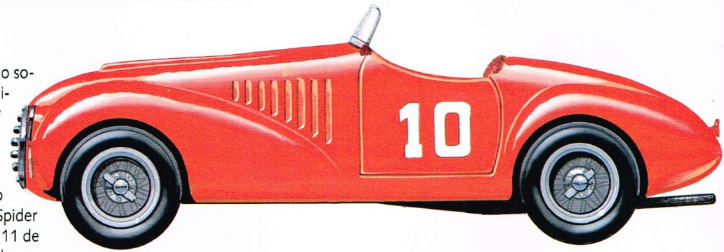
Motor: 8 cilindros en línea, anterior y longitudinal, 63x60 mm, 1.496 cm³, block de aluminio, dos tapas de cilindros derivadas del Fiat 508C, compresión 7:1

Distribución:	monoárbol, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber
Potencia:	75 caballos a 5.500 vueltas por minuto

Cuerpo vehículo:	chasis con vigas y transversales
Tracción:	trasera, cambio de 4 marchas
Suspensión:	del. independiente, tras. con puente rígido
Frenos:	a tambores
Peso:	650 kilos
Velocidad máxima:	180 Km/h

1947 125 S: NACE EL 12 CILINDROS

Es la primera Ferrari con el Cavallino sobre el capot. Diseñada por Gioachino Colombo, Giuseppe Busso y Luigi Bazzi, la 125 S está equipada con el primer 12 cilindros de la casa de Maranello. Al igual que la 815, es en todos sentidos un auto de carrera: se llama S pero es un Spider Competición. Debuta en carrera el 11 de mayo del 47 en Piacenza, manejada por Franco Cortes, sin éxito. Pero en el Gran Premio de Roma, Cortese y la 125 ganan, hecho que se repite con Tazio Nuvolari en el Circuito de Forlí.



Motor: 12 cilindros en V de 60°, anterior y longitudinal, 55x52,6 mm, 1.496 cm³, block en aleación liviana, compresión 8,5-9,5:1

Distribución:	monoárbol, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber
Potencia:	100-118 caballos a 7.000 vueltas por minuto

Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero
Tracción:	trasera, cambio de 5 marchas
Suspensión:	del. independiente, puente rígido trasero
Frenos:	a tambores
Peso:	700-750 kilos
Velocidad máxima:	170 Km/h

1947 159 S: LA PRIMERA VICTORIA INTERNACIONAL

Directamente derivada de la 125, el V 12 de la 159 tiene mayor cilindrada y, consecuentemente, mayor potencia, casi 125 caballos a 7000 vueltas. Una potencia que le permite a Franco Cortese repetir el triunfo conseguido con la 125 y ganar en el Circuito de Pescara, siempre en el año 1947. En el Gran Premio Ciudad de Torino, Raymond Sommer triunfa con un promedio de 108,8 kilómetros horarios. Para la Ferrari es el primer éxito en la arena internacional.

Motor: 12 cilindros en V de 60°, anterior y longitudinal, 59x58, 1902 cm³, block y tapa de cilindros en aleación liviana, compresión 8,5:1

Distribución:	monoárbol, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	tres carburadores Weber
Potencia:	125 caballos a 7.000 rotaciones por minuto

Cuerpo vehículo:	chasis jaula en caños de acero
Tracción:	trasera, cambio de 5 marchas
Suspensión:	del. independiente, puente rígido trasero
Frenos:	a tambores
Peso:	750 kilos
Velocidad máxima:	180 Km/h

Ferrari

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

F1 312 T4,
la última Ferrari Campeón del Mundo

250 California, la spider que hizo
soñar en los años del "boom"

Phil Hill y Romolo Tavoni.
Los primeros años 60 de la Ferrari

312 P/B, el ancho de espadas
en el duelo Ferrari-Porsche